Memoire Sur La Marine
Particulierement:
Sur La Charge d'Amiral, et Sur Les Amirautés.

Case
folio
FRC
Suppl.
146

MJW 9706

MÉMOIRE.

MARINE.

L'Assemblée Nationale a annoncé des réformes dans l'adminiſtration du Département de la Marine. La charge d'Amiral & les Amirautés en forment une branche eſſentielle; leurs fonctions, leur utilité, même leur néceſſité ne ſont pas aſſez connues. On a cru devoir en préſenter le développement, & y joindre des obſervations qui auront toutes pour objet le maintien de l'ordre & de la police dans les Ports, l'intérêt du ſervice maritime & celui du Commerce.

La charge d'Amiral, à la conſidérer dans ſes rapports purement militaires, exiſte depuis qu'il y a eu en France des forces maritimes; dès-lors il y a eu un chef pour les commander, ſous le titre d'Amiral; l'Hiſtoire préſente une filiation non interrompue d'Amiraux depuis 1327

A

Il paroît qu'alors, & jusqu'à la suppression momentanée de cette charge qui eut lieu en 1627, l'Amiral jouissoit des plus importantes prérogatives ; les différentes Ordonnances rendues sur le fait de la Marine, depuis l'an 1400 jusqu'en 1584, prouvent qu'il avoit la nomination de tous les Offices militaires de la Marine & de tous les emplois d'administration de ce Département, la direction de tous les détails relatifs aux constructions & radoubs des Vaisseaux de guerre, aux achats & approvisionnemens; qu'il en régloit & arrêtoit les dépenses, & qu'il avoit le commandement général de toutes les forces maritimes, sur lesquelles son autorité étoit la même que celle du Connétable sur les forces de terre.

L'Amiral faisoit exercer en son nom la justice dans les Ports par des Délégués qu'il nommoit, & qu'il a institué jusqu'à l'époque où les Offices d'Amirauté ont été créés.

Une autorité aussi étendue contrarioit le systême politique du Cardinal de Richelieu, qui vouloit réunir tous les pouvoirs dans la main du Roi ; il fit supprimer en 1627 la charge d'Amiral ; mais reconnoissant qu'un chef étoit nécessaire au service de la Marine, il la recréa de suite, sous le titre de *Grand-Maître, chef & sur-Intendant de la Navigation*, en la dépouillant néanmoins du plus beau de ses droits ; de celui de commander les forces Navales & d'en nommer les Officiers.

Cependant la charge d'Amiral fut rétablie sous Louis XIV, par l'Edit du mois de Novembre 1669,

A

THE NEWBERRY LIBRARY CHICAGO

mai avec peu d'autorité sur la Marine militaire que le Roi se réserva exclusivement ; il fut seulement attribué à l'Amiral la faculté de commander l'une des Armées navales à son choix, faculté qui fut encore restreinte par l'Ordonnance de 1681, au seul cas où Sa Majesté en donneroit l'ordre ; il fut aussi autorisé à revêtir de son attache les brevets des Officiers militaires de la Marine, & les loix relatives au Département.

Les pouvoirs de l'Amiral sur la Marine commerçante ont été plus étendus ; son entiere police, celle des Ports & la surveillance des Amirautés, lui ont été confiées exclusivement.

A l'égard des Amirautés, les Siéges en ont été formés vers le milieu du siecle dernier, il y a été créé des Offices, sous des finances plus ou moins considérables, auxquelles il a été ajouté depuis, en différens temps, des supplémens ; les gages ont successivement été réduits au denier 50, & ils ont été anéantis dans plusieurs Siéges.

Ces Tribunaux connoissent, ainsi que connoissoient, avant leur institution, les Délégués de l'Amiral, de tout ce qui concerne le Commerce maritime, les crimes & délits commis sur la mer, ses Ports & rivages, la pêche & généralement de tous les cas dont la compétence leur a été attribuée par l'Ordonnance de 1681.

L'AMIRAL ET LES AMIRAUTÉS doivent être considérés sous différents rapports, l'Amiral dans ses fonctions militaires, dans ses fonctions civiles & dans ses

fonctions d'administration, & les Amirautés dans leurs fonctions judiciaires & dans leurs fonctions administratives. On se convaincra, sous quelque point de vue qu'on les envisage, que leur conservation est nécessaire à l'organisation du service militaire, à l'exercice de la Justice & à la sûreté du Commerce national & étranger.

§ I.

De l'Amiral.

1°. LE SERVICE MARITIME militaire dont l'exercice s'étend, sur-tout en temps de guerre, dans toutes les parties du monde, exige un Chef, un Commandant général qui ait supériorité sur tous les gardes-du-corps; c'est un point de réunion très-utile à l'activité de ce service, un centre d'où les ordres du pouvoir exécutif suprême se communiquent à toutes les branches du département.

L'institution de l'Amiral a été liée à la constitution de la Marine militaire, dès le moment où il y a eu en France une Marine, il y a eu un Amiral, & quoique ses fonctions, par rapport au service militaire, soient moins étendues qu'elles n'étoient alors, sa conservation n'en est pas moins nécessaire au maintien de l'ordre & de la discipline.

Les attaches de l'Amiral sur les brévets & commissions des Officiers militaires & civils de la Marine, & sur les loix maritimes, ne doivent pas être considé-

rées comme une ſimple formalité ; elles mettent l'Amiral à portée de faire des repréſentations au Roi ſur des nominations ſurpriſes, de connoître tous les Officiers commiſſionnés, d'exercer ſa ſurveillance & de rendre compte à S. M. des abus ou des négligences ; à l'égard des Loix maritimes ſouvent elles ſont concertées avec lui, & lorſqu'elles ne le ſont point, il n'y donne ſon attache qu'après en avoir bien peſé & approfondi les diſpoſitions, & avoir préſenté ſes obſervations ſur les articles qu'il a cru devoir être interprétés, réformés ou ſupprimés.

Les Puiſſances maritimes ont toutes ſenti la néceſſité d'un Chef de la Marine, & cet établiſſement exiſte chez certaines ſous le titre d'Amiral, dans d'autres ſous des dénominations différentes, mais ſous un régime à-peu-près ſemblable ; c'eſt par-tout un Officier ſupérieur établi pour diriger & commander en chef les forces navales. Ces charges y ſont, comme en France, une des premieres & des plus importantes dignités. On peut citer la Hollande, la Suede, l'Eſpagne, la Ruſſie, la république de Gênes, l'Empire Ottoman, &c. On remarquera même que dans pluſieurs de ces Etats, l'Amiral, ou tout autre Officier qui en remplit les fonctions, a, ainſi qu'en France, une juriſdiction exercée en ſon nom par des Officiers particuliers qui tiennent de lui leurs pouvoirs.

2°. LES PREROGATIVES de l'Amiral conſidéré comme Officier civil, conſiſtent à faire exercer en ſon nom la Juſtice civile & criminelle dans les Amirautés,

& à préſenter au Roi des ſujets pour en remplir les ſiéges, à ſurveiller les Officiers de ces ſiéges dans l'exercice de leurs fonctions, & à y faire maintenir l'ordre & l'exécution des Loix & des Ordonnances.

Mais l'Amiral n'eſt point juge dans les cauſes portées aux tribunaux d'Amirauté, & ſi la Juſtice y eſt rendue en ſon nom, c'eſt comme elle l'eſt aux Sénéchauſſées, Bailliages & Prévôtés au nom des Sénéchaux, Baillis, & Prévôts, ſans que ces Officiers participent aux jugemens, ni qu'ils ayent voix délibérative dans leurs ſiéges.

La Juſtice eſt exercée au nom du Roi, dans les Tribunaux ſouverains, & elle doit l'être dans les ſiéges ſubalternes au nom des Chefs de ces ſiéges, quoique rendue par des Officiers pourvus par Sa Majeſté, parce qu'il ne peut pas y avoir identité de perſonne, entre le Juge ſupérieur & le Juge inferieur, & qu'il impliqueroit que le Roi réformât ſes propres jugemens.

Ainſi, l'intervention du nom de l'Amiral dans les jugemens des Amirautés, n'eſt, comme celle du nom des Baillis, Sénéchaux & Prévôts, dans les jugemens de leurs ſiéges, qu'une forme néceſſaire au régime de la hiérarchie judiciaire; mais qui ne peut influer ſur l'adminiſtration de la Juſtice diſtributive, dans laquelle l'Amiral, les Baillis, les Sénéchaux & Prévôts ne peuvent s'immiſcer ſous aucun rapport.

Il eſt un autre Tribunal que l'Amiral préſide, & dans lequel il eſt membre délibérant, c'eſt celui du Conſeil des priſes; mais ce Tribunal n'eſt point permanent, &

il n'entre point dans l'organiſation judiciaire, c'eſt une commiſſion momentanée, dont le bien du ſervice, l'encouragement des armateurs & de leurs équipages, leur intérêt & celui des Puiſſances neutres exigent l'établiſſement dans les temps de guerre. Le Roi en a juſques à préſent réglé le régime par une loi particuliere, & ſi l'Amiral l'a toujours préſidé, c'eſt par convenance, & non en vertu d'un attribut eſſentiel de ſa charge.

L'Amiral a la faculté de préſenter au Roi les ſujets deſtinés à remplir les Offices des Amirautés, cette faculté eſt néceſſaire dans ſes mains pour la bonne organiſation de ces ſiéges, & pour en écarter les ſujets qui n'y ſeroient pas propres; ce n'eſt qu'après avoir pris les informations convenables pour s'aſſurer du mérite des ſujets qu'il les propoſe, & ce n'eſt que ſur les proviſions de Sa Majeſté qu'ils ſont reçus dans leurs ſiéges.

Au ſurplus, on ſent bien que l'intervention de l'Amiral dans l'adminiſtration de la Juſtice, doit être ſubordonnée aux principes généraux, d'après leſquels l'ordre judiciaire ſera organiſé; mais l'Aſſemblée Nationale a décreté qu'il y auroit des Tribunaux pour les matieres de commerce: ceux des Amirautés connoiſſent de tout ce qui a rapport au commerce maritime, & on démontrera les inconvéniens de toute eſpece, qu'il y auroit de les unir à ceux qui doivent connoître du commerce de terre. Les Amirautés chargées d'une police infiniment importante pour l'Etat, paroiſſent devoir être conſervées ſous l'influence d'un Chef qui, uniquement occupé de cette partie, puiſſe les ſurveiller dans l'exercice de leurs fonctions, &

exciter ou modérer le zele du ministere public suivant les circonstances, l'intérêt particulier du commerce & l'intérêt général de la Nation.

3°. SI LA CHARGE d'Amiral forme une branche utile de la constitution militaire de la marine, si son existence importe au bien de la justice maritime, elle se lie d'une maniere encore plus essentielle au regime de l'administration des ports : protecteur immédiat & spécial du commerce maritime, l'Amiral surveille & dirige tous les établissemens formés pour l'intérêt du commerce ; il pourvoit par des Maîtres de Quai, à l'ordre, à la propreté, & à la conservation des ports, par les Juges des Amirautés, à la Police de la Navigation & de la pêche ; il commet des interprétes & des Courtiers pour assister les Maîtres des navires & les diriger dans leurs opérations, des Balifeurs & autres employés pour vaquer à l'entretien des feux, tonnes & balises, des lesteurs & delesteurs, pour prévenir l'encombrement des ports ; des jaugeurs pour estimer la capacité des navires, & assurer l'exactitude dans la perception des droits ; des Gardes-côtes pour veiller aux naufrages, en informer les Officiers, empêcher le pillage des effets naufragés & les sauver ; des Officiers de santé pour le secours des Malades, & l'approvisionnement des remedes dans les bâtimens ; tous ces agens correspondent à l'Amiral, de l'autorité de qui ils tiennent leurs pouvoirs & exercent leurs fonctions : les gens de mer, cette classe précieuse de Citoyens trouvent en lui un appui, un soutien, un défenseur toujours

difpofé à venir à leurs fecours & à appuyer leurs réclamations : toutes les parties de la Police & du commerce maritime lui font confiées, il tient, pour ainfi dire, dans fa main tous les fils de cette vafte machine, & en ordonne & dirige les détails ; auffi on ne craint pas d'affurer, que de toutes les Chambres de commerce éclairées fur leurs véritables intérêts, il n'en eft pas une feule qui ne reconnoiffe l'utilité pour le commerce, de la furveillance de l'Amiral, & que s'il s'eft jamais élevé quelques réclamations dans les ports contre l'autorité & les fonctions de l'Amiral, ce n'a été que de la part de quelques Négocians ifolés, moins jaloux de la profpérité générale du commerce que de leurs intérêts particuliers, & fatigués peut-être de l'exacte furveillance que l'Amiral exerce fur la police de la navigation.

§ I I.

Des Amirautés.

Les Officiers d'Amirauté ont deux fortes de fonctions à remplir, les unes judiciaires, & les autres d'Adminiftration, & les unes & les autres tellement importantes, que la fûreté du Commerce maritime, la confiance des gens de Mer, celle du Commerce étranger, & l'exécution des traités avec les Puiffances maritimes, y font attachées.

Comme Officiers de Juftice ils connoiffent de toutes les caufes rélatives aux Contrats maritimes, tels que les Contrats d'Affociation, les chartes-parties, les affréte-

mens, connoiſſemens, polices d'aſſurance, obligations à la groſſe aventure & autres actes ſemblables paſſés, ſoit entre des Négocians regnicoles, ſoit entre ceux-ci & des Négocians étrangers ; ils connoiſſent auſſi des diſcuſſions qui s'élevent entre les Armateurs, les Capitaines de leurs navires & les gens de leurs équipages ; des ſaiſies des navires, de leur cargaiſon & de tous effets maritimes, des difficultés ſur les réclamations des effets naufragés, en un mot de toutes les queſtions qui naiſſent du Commerce maritime. En temps de guerre, ils ſont chargés de l'inſtruction des procédures pour conſtater la validité des priſes faites ſur les ennemis, & c'eſt ſur ces procédures que le Conſeil des priſes rend ſes jugemens.

Comme Officiers d'Adminiſtration, les Officiers d'Amirauté ſont chargés de vaquer à la police des Ports, Quais & Havres, à celle de la pêche, de ſurveiller les maîtres de Quais, Leſteurs & Déleſteurs, Interprêtes, Courtiers, Jaugeurs, & autres Officiers miniſtériels qui leur ſont ſubordonnés, de vaquer au ſauvement des navires & effets naufragés, à la conſervation des épaves de Mer à celle des priſes maritimes, de veiller à l'exécution des traités de Navigation ou de Commerce, à l'obſervation des loix ſur le fait de la contrebande par Mer, &c. &c. En un mot les Officiers d'Amirauté ſont les agens néceſſaires du Gouvernement, ſur tout ce qui peut intéreſſer la Navigation & le Commerce maritime, & ſous ce rapport ils forment une branche eſſentielle du pouvoir exécutif.

Or, ſoit qu'on enviſage les Officiers des Amirautés dans leurs fonctions purement judiciaires, ſoit qu'on les

considére dans leurs fonctions administratives, il est facile de démontrer que ces fonctions ne pourroient, sans les plus grands inconvéniens, être unies à celles d'autres Officiers, soit de la Justice ordinaire, soit des Municipalités, soit sur-tout aux siéges des Juges-Consuls.

EN EFFET, 1°. LES QUESTIONS du droit maritime sont très-compliquées, elles embarrassent tous les jours les Jurisconsultes, les événemens qui y donnent lieu sont si variés & susceptibles de tant de combinaisons, que leur décision exige une étude approfondie & une longue expérience. Les loix maritimes forment un code particulier, qui n'a presque rien de commun avec les autres branches de la législation, les principes même du Commerce maritime ne ressemblent point à ceux du Commerce de terre, parce qu'il a fallu adapter ces principes à la police générale de la Mer, fondée sur les intérêts respectifs des Puissances maritimes.

A cette complication dans les principes se joint une célérité dans les formes qui exige dans les Officiers qui les remplissent une grande ~~célérité~~ & un esprit infiniment exercé; les plus grands intérêts y sont souvent attachés & ne sont conservés que par la promptitude des secours & des moyens.

Or, pense-t-on, que des Juges de Bailliage ou de District dévoués aux fonctions assidues & pénibles de la Justice, des Officiers municipaux surchargés des détails d'une Administration momentanée, des Négocians livrés sans relâche aux opérations de leur commerce, puissent ou veuillent s'assujétir à une étude constante & appro-

ſondie des loix qui forment un ſyſtême complet de légiſlation, dont toutes les parties ſont liées, dont toutes les déciſions ſont rélatives, & dont il faut avoir longtemps médité & l'enſemble & les détails pour en faire une juſte application? Et quand on ſuppoſeroit des hommes en qui le talent & l'étendue des lumieres ſuppléent à l'expérience & à l'étude, pourroient-ils concilier ſans inconvénient & ſans nuire à la célérité du ſervice, des fonctions auſſi diſparates dans leur objet, & qui exigent néanmmoins une égale aſſiduité?

A ces inconvéniens pris dans la nature même des fonctions de la Juſtice, il s'en joint un de la plus haute importance, par ſon objet même, & parce qu'il tient aux rapports établis entre la France & les Etats étrangers: l'impartialité doit former le premier caractere des Miniſtres de la Juſtice, & en réglant les claſſes dans leſquelles ils doivent être choiſis & la forme de leur choix; le Légiſlateur ne ſauroit prendre trop de précautions pour raſſurer les juſticiables contre l'effrayant aſcendant de l'intérêt perſonnel. Or, ſi on unit les fonctions contentieuſes des Amirautés aux Tribunaux de Commerce, pourra-t-on ſe flatter que ces Tribunaux compoſés, tantôt d'Armateurs ou propriétaires de navires, tantôt d'Aſſureurs ou de Commiſſionnaires, diſcuteront les queſtions avec la même impartialité que des Juges étrangers à toute ſorte de commerce? La balance ne penchera-t-elle pas, même involontairement, en faveur du genre de commerce que ces Juges auront embraſſé? Que ſera-ce ſi ces mêmes Juges ou leurs parens ont un

intérêt personnel, connu ou caché, dans les affaires soumises à leurs décisions, & peut-on croire que les Négocians des autres Places, ceux sur-tout des Places étrangeres, verront d'un œil tranquille leurs intérêts livrés à des Tribunaux ainsi composés?

L'instruction des procédures des prises peut fournir un exemple frappant des dangers attachés à une pareille institution. Chacun sait que les armemens en course qui ont lieu dans un Port, intéressent presque tous les Négocians du même Port par les divisions & subdivisions des mises qui composent ces armemens. Peut-on attendre que des Juges, pris parmi les Négocians, seront exempts de toute prévention & de tout sentiment personnel, lorsqu'ils instruiront les procédures sur la validité des prises faites par leurs propres bâtimens, & pense-t-on que les intérêts des Puissances neutres ne soient pas sans cesse compromis?

Les mêmes dangers se reproduisent dans les contestations qui surviennent tous les jours entre les ouvriers & fournisseurs d'objets propres aux armemens, & les propriétaires ou Armateurs, entre les matelots & autres gens des équipages, & les Capitaines de navires : des Juges choisis parmi ces Armateurs, parmi ces Capitaines, pourront-ils se défendre d'un sentiment de partialité dans des causes personnelles à eux-mêmes ou à leurs associés, & n'est-il pas à craindre que la classe des gens de mer, la plus utile, la classe mercenaire ne soit souvent la victime de l'injustice ou de la prévention de ses Juges?

Aussi l'Ordonnance de Marine du mois d'Août 1681,

cette loi que nos Jurisconsultes regardent comme le chef-d'œuvre de la Législation Françoise, & avec elle tous les Réglemens postérieurs, prohibent l'exercice de toute espèce de négoce aux Officiers des Amirautés. La rigueur de nos loix s'étend même à cet égard aux Officiers ministériels de ces Siéges, tels que les Greffiers, Huissiers, Courtiers, Interprêtes, &c., parce qu'en effet le Législateur a senti combien ce mélange de fonctions, de la justice & d'intérêts mercantilles dans les mêmes individus, nuiroit à l'activité qu'exige le service de la marine commerçante, & à la sévere impartialité qui doit en régler les difficultés.

On opposeroit envain l'exemple de la jurisdiction consulaire toute composée de Négocians ; car le bien qu'elles operent est moins dû à leur organisation qu'à l'admirable simplicité de nos Loix commerciales, sur-tout de l'Ordonnance de 1673, qui est la bâse de tous leurs jugemens.

La preuve de cette vérité, c'est que malgré l'extrême simplicité des affaires soumises ordinairement à la jurisdiction des Juges-Consuls, & quoique toutes les questions soient jugées d'avance par les dispositions aussi claires que précises de l'Ordonnance de 1673 ; néanmoins dans presque toutes les affaires, & à la plus légere discussion, les Juges-Consuls se trouvent dans la nécessité de recourir à des secours étrangers, & d'appeler auprès d'eux des gens de loi.

Et la conséquence qui en résulte est que ces mêmes Négocians devenus Juges d'Amirauté, seroient encore

moins en état de prononcer sur les affaires du commerce maritime, parce qu'elles tiennent à des principes différens qu'elles sont infiniment plus compliquées & plus difficiles, elles ne seroient point décidées par les Juges constitués, elles le seroient par des gens de loi de leur choix, & ils s'arrogeroient le pouvoir de donner des Juges au commerce maritime, comme ils se l'arrogent à l'égard du commerce de terre.

On ne s'appésantira pas là dessus ; il n'est personne qui avec la plus légere réflexion ne sente les abus & les inconvéniens qu'entraîneroit une pareille institution ; on remarquera seulement que les effets de l'intérêt personnel sont bien moins sensibles dans les matieres consulaires qu'elles ne le seroient dans celles d'Amirauté, parce que les opérations du commerce terrestre exigent moins de moyens, intéressent moins d'individus, au lieu que le plus foible armement dans un port intéresse tous les Négocians.

Ces inconvéniens qu'on n'a considéré jusques ici, que sous le rapport des fonctions purement judiciaires des Amirautés, s'appliquent d'une maniere encore plus sensible aux fonctions administratives, confiées aux Officiers de ces siéges.

2°. L'ADMINISTRATION dont les Amirautés sont chargées, a pour objet tous les détails de la police maritime, & ces détails exigent l'assiduité la plus constante & le régime le plus assujétissant de la part des Officiers qui en sont chargés ; presque toutes les affaires y sont sommaires, & leur expédition demande la plus prompte célérité ;

le moindre retardement, ſur-tout en ce qui concerne l'armement & l'expédition des Navires; peut donner lieu à des dommages & intérêts immenſes, il faut que les Juges d'Amirauté ſoient prêts à chaque inſtant à entendre les parties : on aſſigne devant eux de jour à jour, ſouvent d'heure à heure, & il eſt des Amirautés où le nombre des jugemens d'audience va juſques à 4 à 5000 par an. Les conteſtations, les rixes qui ſurviennent dans les ports, les viſites des bâtimens, les naufrages, exigent de fréquents & pénibles déplacemens; peut-on eſpérer que des Négocians, des Officiers municipaux ou d'autres Officiers quelconques, ſe livrent, puiſſent même ſe livrer ſans partage à des détails auſſi multipliés & pourtant auſſi eſſentiels? Pourroient-ils, lorſque leur préſence eſt néceſſaire dans leurs ſiéges, dans leurs maiſons commune, dans leurs comptoirs, ſurveiller avec exactitude la police des Quais, le départ & l'arrivée des Navires, l'entretien des feux & baliſes, le ſervice des Pilotes lamaneurs, & autres objets de cette nature.

Les ſeules procédures des priſes, en temps de guerre, les inventaires, les liquidations, les partages de ces priſes ſuffiſent pour occuper ſans relâche les Officiers d'Amirauté les plus exercés en cette matiere.

D'ailleurs les Officiers d'Amirauté étant les agents naturels de l'adminiſtration de la marine pour tout ce qui concerne l'exécution des traités de navigation, ou de commerce entre la France & les Nations étrangeres, il eſt néceſſaire que ces agents ſoient en quelque ſorte détachés de l'organiſation générale des Tribunaux, pour recevoir

recevoir & exécuter ſans délai les ordres du pouvoir exécutif, & il ſeroit auſſi impolitique que dangéreux de confier des objets auquel l'intérêt général du Royaume eſt auſſi étroitement lié, à des Officiers pris dans un claſſe non ſubordonnée au département de la marine, ou livrés à des occupations étrangeres & peut-être à des intérêts oppoſés.

Si on réfléchit en effet qu'une fauſſe démarche, une mauvaiſe opération dans la partie adminiſtrative des Amirautés, peut porter atteinte au droit public de l'Europe, violer les traités avec les Puiſſances étrangeres, & devenir une affaire d'Etat, on ſentira aiſément combien il importe de ne confier cette branche d'adminiſtration qu'à des Officiers aſſez dépendants du gouvernement, & aſſez occupés de leur état pour ne jamais compromettre la dignité ou la ſûreté de la Nation.

Auſſi voyons-nous dans les principales places maritimes de l'Europe, à Londres, à Amſterdam, à Anvers, dans toutes les Villes Anſéatiques, des Juges particuliers pour connoître des affaires maritimes & pour exercer la police de la navigation : l'exemple, (au beſoin), des Nations dont la marine eſt la plus floriſſante, prouveroit les avantages de cette inſtitution, & nous avertiroit des dangers d'un changement abſolu dans notre régime à cet égard. Ce changement au ſurplus ne ſeroit pas déterminé par le vœu du commerce, puiſque parmi les cahiers des villes maritimes, il en eſt un grand

nombre qui demandent la conſervation des Amirautés, & qu'aucun ne demande leur ſuppreſſion.

Eh! par quels motifs le commerce pourroit-il demander la ſuppreſſion de Tribunaux établis pour ſon utilité particuliere, & dont il retire des ſervices auſſi eſſentiels qu'ils ſont peu diſpendieux? Seroit-ce par rapport aux droits attribués à la charge d'Amiral, & aux émolumens accordés aux Officiers des Amirautés? On les décrie ſans les connoître & on les exagere, comme on tombe dans l'excès ſur tout ce qu'on veut rendre défavorable; on prétend qu'ils ſont d'un poids énorme au commerce, & qu'ils en deviennent deſtructifs. Rectifions les fauſſes idées qu'on auroit pu ſe former à cet égard, & analyſons les différentes attributions accordées à la charge d'Amiral & aux Amirautés.

§ III.

Des droits attribués à la charge d'Amiral & des émolumens accordés aux Amirautés.

On commencera par obſerver que les droits de l'Amiral ne ſont onéreux ni à l'Etat ni au commerce: ils ne le ſont point à l'Etat, puiſque l'Amiral ne prend rien ſur le tréſor public, & ils ne le ſont point au commerce, puiſque quel que fut le régime qui ſeroit ſubſtitué à celui actuellement établi, il ſeroit indiſpenſable que les moyens uſités & néceſſaires pour la ſûreté de la navigation & du commerce fuſſent con-

ſervés, & qu'ils ne pourroient pas l'être à de moindres frais.

10. Il eſt perçu deux droits au profit de l'Amiral, à la charge du Commerce national: l'un eſt celui pour la délivrance des congés ou permiſſions que tout Capitaine ou Maître de navire eſt obligé d'obtenir de l'Amiral, avant de ſortir d'un port du Royaume. L'uſage de cette formalité introduite pour connoître les navigateurs & prévenir les pirateries, eſt commun à toutes les Nations maritimes.

Les Navires étrangers ſont auſſi tenus de prendre des congés à leur ſortie des ports de France, & on ne pourroit les en diſpenſer ſans de grands inconvéniens; cette obligation de leur part eſt d'ailleurs reconnue & avouée par toutes les Puiſſances.

Le droit attribué à l'Amiral pour la délivrance des congés eſt réglé par des tarifs qui rémontent à près de deux ſiecles; on peut juger par là de ſa modicité: en effet le plus fort droit de congé, celui qui eſt payé pour les voyages de longs cours & pour le plus fort navire, eſt de 7 liv. 10 ſ., & cette fixation diminue enſuite, ſuivant la nature des voyages & la capacité des bâtimens, enſorte qu'elle n'eſt plus que de 5 ſ. pour le cabotage de port en port des navires ou bateaux de dix tonneaux & au-deſſous.

Et il faut remarquer que les bâtimens au ſervice des fermes du Roi, les caboteurs de port en port ſur les côtes de Brétagne, & les pêcheurs de poiſſon frais ſur tou-

tes les côtés du Royaume ne ſont aſſujétis qu'à prendre un ſeul congé par chacun an.

2°. Le droit de feux, tonnes & baliſes eſt le ſecond droit à la charge du Commerce national, & auquel le Commerce étranger contribue. Ce droit n'eſt établi au profit de l'Amiral que dans douze ports ſeulement, & l'Amiral y eſt tenu des frais de l'entretien des feux, tonnes & baliſes; ſon produit eſt abſorbé par ces frais ou par d'autres dépenſes que l'Amiral ordonne pour l'avantage du Commerce, lorſque les entretiens ont été négligés, ou lorſqu'il ſurvient des irruptions ſubites & des réparations urgentes : tels ſont les ouvrages qu'il a fait exécuter aux ports de Vannes & de Nantes, & que dans ce moment il fait continuer à ce dernier port, quoique dans l'un ni dans l'autre il ne ſoit perçu aucun droit de feux, tonnes & baliſes à ſon profit.

3°. La moitié du produit des objets provenant des bris & naufrages, échoués ou jettés par les flots ſur le rivage de la Mer, & qui n'ont point été réclamés dans l'an & jour, l'autre moitié étant appliquée aux invalides de la Marine. Ce droit eſt un des plus anciens attributs de la charge d'Amiral, mais ſon produit très-éventuel par ſa nature ne peut pas être porté en valeur, parce que l'Amiral ordonne toujours la délivrance des objets réclamés par les propriétaires, ou de leur prix s'ils ont été vendus, quelque tardive qu'en ſoit la réclamation.

4°. Il en eſt de même des ſucceſſions maritimes; elles appartiennent à l'Amiral pour un tiers, & aux invalides de la Marine pour les deux autres tiers, & elles

confiftent dans les foldes & produits d'inventaires des gens décédés en Mer, non réclamés dans le délai de deux ans; ces fucceffions font toujours de peu de valeur, & le tiers qui eft à la difpofition de l'Amiral, fuit le fort des épaves; il en ordonne toujours la délivrance aux héritiers ou proches parents qui en font la réclamation & dans quelque temps qu'elle foit faite.

5°. Le produit des amendes & des confifcations prononcées dans les fiéges d'Amirauté pour fait de contrebande, contravention à la police & aux réglemens, ou autrement. L'Amiral en remet la majeure partie, il n'en retient que les portions néceffaires au maintien de l'ordre, toujours infuffifantes pour faire face aux frais de Police & de Juftice, qui font à fa charge dans toutes les Amirautés.

Tels font les droits attribués à l'Amiral pour le maintien de l'ordre & de la police maritime; les feuls qui foient à la charge du Commerce, font ceux des congés & des balifes, & ils lui font, on ne peut pas moins onéreux; car quel que fut le régime qui feroit fubftitué à celui qui eft actuellement établi, il feroit de toute néceffité qu'il fût pris des congés pour la navigation, & il feroit impoffible que leur délivrance fut faite à moindres frais. Les feux, tonnes & balifes font également néceffaires pour la fûreté de la navigation, & dans tous les ports où il n'y eft pas pourvu par l'Amiral, les droits établis pour leur entretien font plus confidérables que dans les ports où ils fe perçoivent à fon profit.

Néanmoins fi malgré ces obfervations, les droits éta-

blis au profit de l'Amiral paroiſſoient trop onéreux, toujours empreſſé de concourir au bien du Commerce & de la Navigation, il offre de faire à cet égard tel ſacrifice qui ſera jugé convenable.

6°. Il eſt un autre droit perçu ſur les navires étrangers, celui d'*Ancrage*, & c'eſt le ſeul dont le produit ſoit de quelque objet : ce droit étoit également perçu ſur les navires François & étrangers à des taux qui varioient dans les différents ports, mais dont l'évaluation commune étoit de 5 ſous par tonneau plein, & de 3 ſous par tonneau vuide. Le Commerce de France ayant témoigné, en 1787, le deſir d'en être déchargé, M. de Calonne, alors Miniſtre des Finances, conçut le projet de le remplacer par une indemnité annuelle ſur le tréſor royal; mais l'Amiral obſerva qu'au lieu d'une indemnité onéreuſe à l'Etat, une augmentation de droit ſur les navires étrangers ſuffiroit à ſon dédommagement, augmentation dont les étrangers ne pourroient pas ſe plaindre, puiſque les vaiſſeaux François ſont ſoumis dans tous les ports de l'Europe, à des droits d'Ancrage beaucoup plus conſidérables. Cette obſervation fut accueillie, & par l'Edit du mois de janvier 1787, S. M., en exemptant du droit d'Ancrage tous les navires François, augmenta ce droit ſur les navires étrangers, & le porta à 7 ſ. par tonneau plein & 3 ſ. 6 d. par tonneau vuide.

Cet affranchiſſement du droit d'Ancrage accordé à la Navigation nationale, & le rejet qui en a été fait ſur les navires étrangers, a doublement favoriſé la navigation

Françoiſe ; en la ſoulageant, & en chargeant ſes concurrens; la ſuppreſſion de ce droit ſeroit très-impolitique ; ce ſeroit faire gratuitement un ſacrifice à la navigation étrangere au détriment de la navigation nationale, tandis qu'il faudroit chercher les moyens de favoriſer celle-ci en donnant aux navires François de bien plus grands avantages que ceux dont ils jouiſſent, pour ſoutenir dans les ports mêmes du Royaume la concurrence du fret, avec les bâtimens des Nations étrangeres.

Les Nations maritimes doivent leur ſuccès aux moyens qu'elles ont employé pour procurer à leur navigation particuliere tous les avantages poſſibles. L'Angleterre a donné à cet égard un grand exemple : l'Acte de navigation a créé la Marine de cette Puiſſance qui n'a jamais perdu de vue les principes ſur leſquels elle a été formée, & qui dans les réglemens particuliers, & dans toutes les loix de détail, s'eſt toujours occupée des moyens d'aſſurer aux bâtimens Anglois des avantages décidés ſur ceux des autres Nations.

C'eſt dans la vue d'aſſurer de ſemblables avantages aux bâtimens François qu'il avoit été établi dans nos ports un droit de fret ſur la Marine étrangere, qui a été ſucceſſivement porté juſques à 7 liv. par tonneau; ce droit favoriſoit la navigation nationale, mais les circonſtances ont forcé d'y renoncer dans les traités faits avec les grandes Puiſſances maritimes, qui craignoient avec raiſon qu'un pareil droit ne devint excluſif pour leurs navires, des ports de France.

Le droit d'Ancrage n'existeroit vraisemblablement plus s'il eut été uni à celui de fret, & si comme lui il eut été perçu au profit du Roi; l'un & l'autre auroient été supprimés en même temps, & peut-être trouveroit-on, en examinant avec soin les traités, que la plupart des Nations de l'Europe seroient fondées à exiger l'affranchissement de ce droit pour leurs navires, s'il devenoit un impôt national, & s'il ne formoit plus un attribut de charge : c'est à cette distinction que le Commerce de France doit la conservation de ce droit si intéressant pour lui; on doit craindre de s'exposer au danger d'effacer dans nos ports toute distinction entre les Navires nationaux & les Navires étrangers; on doit même chercher les moyens de rendre cette distinction plus sensible, que ne la rend un droit modique de 7 s. par tonneau, d'autant mieux qu'en général les traités actuellement existans avec les grandes Puissances maritimes ne sont pas favorables au Commerce national, & que le principe de la réciprocité n'y a pas été admis.

Il est donc de l'intérêt du Commerce de France que le droit d'Ancrage soit conservé; c'est au surplus à ce droit & à celui sur les congés que se réduisent les droits utiles de la charge d'Amiral, & l'exercice de cette charge entraîne bien des frais; la masse en est considérable.

On ne parle pas du produit des greffes des Amirautés; il ne doit pas entrer dans le calcul des droits de la charge d'Amiral, parce que les greffes n'y sont point attachés, & que M. le Duc de Penthievre en jouit à titre d'engagement, & moyennant une finance considérable.

A L'ÉGARD des droits des Officiers des Amirautés, on doit rappeler qu'ils n'ont été pourvus de leurs Offices que sous des finances considérables; que leurs gages ont été réduits dans plusieurs siéges, au denier 50, & ont été entierement supprimés dans d'autres.

Tous les droits & émolumens des Officiers des Amirautés ont été réglés par un tarif général, annexé à des Lettres-Patentes de 1770 qui en ont ordonné l'exécution; les épices des Sentences rendues sur les Procès par écrit n'y ont pas été comprises, & elles ne pouvoient pas l'être, parce que les épices sont réglées sur le travail qu'exigent des Juges les titres & les productions des parties, & les difficultés des questions qu'ils ont à décider; mais dans les Amirautés presque tout est sommaire ou provisoire, tout s'y juge à l'Audience ou sur délibéré, il n'y a pas dans les plus [redacted] part des Amirautés deux Procès chaque année qui donnent lieu à des épices.

Tous les autres actes de Procédures, les vacations des Officiers, sont fixés de la maniere la plus sévere par le tarif de 1770, & on se convaincra de la modicité de ces droits, si on veut bien considérer que ce tarif a été presque entierement calqué sur celui de 1673, de sorte que malgré la progression du numéraire, les supplémens de finance qui ont été exigés, & l'augmentation graduelle des droits des autres jurisdictions, les émolumens des seuls Officiers des Amirautés sont restés les mêmes qu'ils avoient été fixés au siecle dernier.

Le départ & l'arrivée des navires donnent principale-

ment lieu à ces émolumens, pour l'enregiſtrement des congés, la réception des rapports d'arrivée, & les viſites des bâtimens; ces différentes opérations ne donnent ouverture pour le départ ou l'arrivée du plus fort navire & pour les voyages du plus long cours, qu'à une perception totale de 15 liv. 1 ſ., y compris les droits du Lieutenant de l'Amirauté, du Procureur du Roi, du Greffier, & de l'Huiſſier viſiteur; cette perception eſt dégradative, ſuivant la portée des bâtimens & la nature des voyages; elle ſe trouve réduite à 17 ſ. 6 d., pour le petit cabotage des navires d'un à 30 tonneaux.

La perception n'a lieu qu'une fois par an ſur les bâtimens deſtinés à la pêche du poiſſon frais; le droit eſt de 2 liv. 10 ſ. pour les navires d'un à 30 tonneaux; & comme il eſt rare que les bâtimens pêcheurs excedent cette portée, il eſt rare auſſi que cette perception ſoit plus forte.

Certainement, des droits auſſi modérés ne peuvent pas être regardés comme onéreux au commerce maritime, & on oſe aſſurer qu'il eſt impoſſible de faire exercer à moins de frais une police à la fois auſſi eſſentielle & auſſi minutieuſe que celle de la navigation, quelque régime qu'on ſubſtituât à celui actuellement établi.

Les ſeules circonſtances où les Officiers des Amirautés puiſſent émolumenter arbitrairement en multipliant, ſans néceſſité, les journées & les vacations, ſont les deſcentes aux naufrages & les ventes aux encheres, des navires & des marchandiſes; mais le même arbitraire n'exiſteroit-il pas avec tels autres Officiers qui leur ſeroient

ſubſtitués ? D'ailleurs la ſurveillance de l'Amiral, plus encore l'honnêteté & le déſintéreſſement des Officiers des Amirautés, ne leur permettent pas de s'écarter des bornes d'une juſte rétribution; ſouvent même ils en font le ſacrifice au malheur & au dénuement; & s'ils avoient commis des exactions, il en auroit été porté des plaintes à l'Amiral ou au Secrétaire d'Etat de la marine; les rélamations preſque toujours mal fondées y ont été infiniment rares, ſur-tout depuis la Déclaration de 1770, concernant les naufrages & échouemens.

Les inſtitutions les plus ſages & les plus utiles, celles ſur-tout pour le maintien de l'ordre, de la ſûreté & de la confiance, excitent preſque toujours des murmures & des plaintes de la part des gens qui, ne conſultant que leur intérêt perſonnel, cherchent à s'iſoler, à s'éloigner de tout rapport, & à ſe mettre au-deſſus de toute regle; on s'éleve contre les Miniſtres de ces inſtitutions, tantôt ſur des faits ſuppoſés, tantôt ſur des imputations vagues, & on s'attache à leur pourſuite dans l'eſpoir d'un nouveau régime plus commode & plus favorable à l'intérêt particulier; tels ſont les motifs des clameurs qu'on s'eſt permis contre les Amirautés.

CONCLUSION.

Tout concourt au maintien de la charge d'Amiral & à celui des Amirautés; le ſervice militaire maritime, l'ordre judiciaire, la police des Ports & de la navigation, l'intérêt du commerce & l'exécution des traités

avec les Nations étrangeres; mais ſi les principes de la nouvelle conſtitution ne permettent pas d'excepter les Officiers d'Amirauté de la ſuppreſſion générale des Officiers de judicature, il paroîtra peut-être néceſſaire d'en conſerver les Siéges, comme Tribunaux électifs, ſauf à chercher les moyens de concilier les formes de cette Election avec l'organiſation particuliere des Amirautés, avec la nature de leurs fonctions, & avec les rapports néceſſaires qui les lient à l'adminiſtration de la Marine.

S'il étoit permis de haſarder une opinion particuliere à ce ſujet, on diroit que la forme établie par l'Ordonnance du 1er. Janvier 1786, pour le choix des Profeſſeurs d'Hydrographie dans les Ports, pourroit être appliquée, avec quelques modifications, à l'Election des Officiers d'Amirauté; le corps Electoral pourroit être compoſé des Négocians, Armateurs & Capitaines de navires de chaque Port, qui, préſidés par les Officiers municipaux, choiſiroient au ſcrutin individuel, & à la majorité des ſuffrages, parmi les gradués qui réuniroient d'ailleurs les conditions d'éligibilité preſcrite par l'organiſation générale de l'ordre judiciaire, les ſujets qui ſeroient dans le cas d'être préſentés au Roi par l'Amiral pour recevoir les proviſions de leurs places.

On obſerve toutefois que cette forme d'Election pour les vacances futures ne paroîtroit pas devoir être appliquée aux Officiers actuels, qui joignant aux avantages d'une pratique plus ou moins ancienne, les droits réſultans de leurs ſervices dans une partie auſſi pénible de l'adminiſtration, ſemblent devoir être exceptés de la

rigueur des nouvelles formes & maintenus dans leurs places, même après le rembourſement de leurs finances, ſauf à eux à ſe conformer au régime que la nouvelle organiſation de l'ordre judiciaire aura établi, ſoit par rapport à l'exercice de leurs fonctions, ſoit par rapport à la perception de leurs droits.

La conſervation de ces Officiers eſt d'autant plus néceſſaire, qu'il ſeroit bien difficile de trouver dans le moment, pour leur ſuccéder, des ſujets inſtruits dans la légiſlation maritime & exercés dans leurs fonctions adminiſtratives.

Mais quels que ſoient les principes, d'après leſquels l'Aſſemblée Nationale jugera convenable de pourvoir à l'adminiſtration de la juſtice ſur les faits maritimes & à la police des Ports, on ne peut trop inſiſter ſur la néceſſité de ne confier ces fonctions qu'à des gradués, à des ſujets pris dans la claſſe des gens de loi, & d'en écarter les Négocians, les Armateurs & autres gens livrés au commerce; on s'expoſeroit, ſans aucune ſorte d'utilité, à tous les abus qui peuvent naître du défaut d'aſſiduité, de connoiſſances, & à tous ceux de l'intérêt perſonnel.

Veuve DESAINT, Imprimeur de Son Alteſſe Séréniſſime Monſeigneur LE DUC DE PENTHIEVRE, rue de la Harpe, au-deſſus de Saint-Côme, N°. 133.

f15